

(10)日本国特許庁(JP)

(12)公開特許公報(A)

(11)特許出願公開番号

特開平6-156272

(9)公開日 平成6年(1994)6月3日

(51)Int. Cl.⁴

B61D 17/04

特許庁

庁内整理番号

F1

特許表示箇所

審査請求 有 請求項の数13(全 6 頁)

(21)出願番号 特開平6-157318

(22)出願日 平成5年(1993)6月3日

(31)優先権主張番号 9206734

(32)優先日 1992年6月3日

(33)優先権主張国 フランス(FR)

(71)出願人 930123557

ジェ・ウー・セー・アルストム・トランス

ポール・エス・アー

フランス国、75116・パリ、アヴェニュ・ク

レベール、38

(72)発明者 ファリク・ティエルク

フランス国、93300・リス・レ・ラノイ、

リュ・ジョルジュ・ブラサン・4

(72)発明者 フェルナン・ラメ

フランス国、93200・アルトル、リュ・ガ

ンベツタ・19

(74)代理人 弁理士 川口 敏雄 (外2名)

最終頁に続く

(54)【発明の名称】 ステンレス鋼製の鉄道車体

(57)【要約】

【目的】 本発明は、剛性及び美的外観を有し、重量を低減かつ製造の容易なステンレス鋼製の鉄道車体を提供する。

【構成】 - 車体の梁材及び屋根の骨材がステンレス鋼製であり、車体の全長を通じて連続する形材から成り、覆われていないことと一 側面の外壁は、薄らかで、形材の厚さに比べて薄いステンレス鋼板を含み、鋼板はその面積ができるだけ小さくなるように梁材及び屋根の骨材に連続シール溶接によって設置されている。剛性構造の部材は、鋼板同様、すみ肉溶接によって接合される。

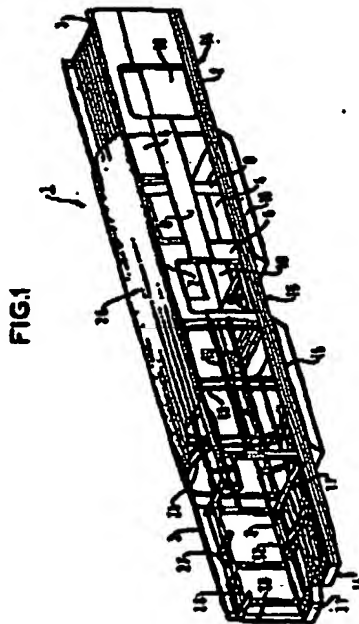


FIG.1

MIG welding

【特許請求の範囲】

【請求項1】 ステンレス鋼製の鉄道車体であって、

— 車台の梁材及び屋根の骨材がステンレス鋼製であり、車体の全長を通じて連続する形材から成り、覆われていることと、

— 側面の外装は、滑らかで、前記形材の厚さに比べて薄いステンレス鋼板を含み、前記鋼板はその面積ができるだけ小さくなるように前記梁材及び屋根の骨材に連続シール溶接によって設置されていることを特徴とする鉄道車体。

【請求項2】 前記側面が前記車台の梁材及び前記屋根の骨材と比べて快通していることを特徴とする請求項1に記載の車体。

【請求項3】 ガラス窓と梁材との間、及びガラス窓と屋根の骨材との間に被せ板が存在しないことを特徴とする請求項1又は2に記載の車体。

【請求項4】 前記車体が2階建ての鉄道車体であって、下部の窓ガラスと梁材との間、及び上部の窓ガラスと屋根の骨材との間に被せ板がないことを特徴とする請求項1又は2に記載の車体。

【請求項5】 前記側面の骨組みの形材が接合点を形成しており、これらの形材に共通な平面を維持するために前記接合点の高さを均し切面されていることを特徴とする請求項1から4のいずれか一項に記載の車体。

【請求項6】 前記車台も同様に形材から成ることを特徴とする請求項1から5のいずれか一項に記載の車体。

【請求項7】 前記梁材、屋根の骨材、側面の骨組み及び車台の形材が、金属供給しながらすみ肉溶接によって接合されることを特徴とする請求項1から6のいずれか一項に記載の車体。

【請求項8】 前記側面の被せ板は、接近困難な場所に抵抗スポット溶接又はTIGスポット溶接によって接合され、金属供給を伴う溶上溶接又は連続シール溶接によって溶接されることを特徴とする請求項1から7のいずれか一項に記載の車体。

【請求項9】 前記被せ板が強めとして曲く湾形形材に設置されることを特徴とする請求項1から8のいずれか一項に記載の車体。

【請求項10】 前記車台が、車体の一端から他端までいくつかの円筒部から成ることを特徴とする請求項1から9のいずれか一項に記載の車体。

【請求項11】 前記車台の端の円筒部が、高い弾性限界をもつ鋼材から成ることを特徴とする請求項10に記載の車体。

【請求項12】 前記車体の円筒部が、車台を横断する形材によって相互に連結されていることを特徴とする請求項10又は11に記載の車体。

【請求項13】 前記車台固定形材が山形材であることを特徴とする請求項12に記載の車体。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】 本発明は、ステンレス鋼から成る要素を含む鉄道車体に関する。

【0002】

【従来の技術】 ステンレス鋼製であり、剛性構造(structure resistant)上に溶接されたステンレス鋼板から成る鉄道車体は既に知られている。非溶接のステンレス鋼は洗浄しやすいという特性を持ち、非常に簡単に清掃される郊外電車を保守する上で利点となる。

10 【0003】 美的観点及び堅牢による大きな実用を考慮すると、車体の剛性構造の上にステンレス鋼の鋼板を溶接する際は注意を要する。そこで、この鋼板を抵抗スポット溶接によって剛性構造上に固定する。以下のように実施される。鋼板は、車台の梁材及び屋根の骨材(battant de pavillon)を覆うように、剛性構造上に置かれ、スポット溶接によって接合される。気密性が要求される場合、電気接着剤(mastic electrophorique)が溶接される部分間に挿入される。

20 【0004】 平らな鋼板を溶接する場合、平面度を保証し、かつ車体の剛性(resistance)を高めるに慣性が欠如している(marque d'inertie)ことを考慮すると、前記鋼板は、前もって加熱し、引き伸ばした後、剛性構造上に設置される。

【0005】 抵抗スポット溶接は、非溶接のステンレス鋼製の車体の美観からいえば満足のいくものであっても、もし衝突が起きた場合に旅客空間全体を保護するためには、車体の剛性構造(梁材、屋根の骨材、窓の支柱)上にこの溶接を実施するのは不十分である。

30 【0006】 さらに、車体の開発によって、滑らかな面のデザイン(design faces lisses)の進展、技術輸出を考慮した場合の質量の低減(mise de masse)、生産性及び製造の容易さを是非とも獲得しなければならぬという目標とが課されている。

【0007】

【発明が解決しようとする課題】 これらの条件によって、できる限り滑らかな面の被せ板を使用するとともに、この被せ板を車体の剛性に役立たせるように、(大きなエネルギーを発生する)すみ肉溶接に接合されたスポット溶接(points associés à des cordons de soudure)によって剛性構造上に設置するようになった。このような状況においては、前記の従来の技術による鉄道車体では、(例えばピーニングによる)平面化の操作に頼ることが必要となるであろうが、その場合、痕跡がはっきりと見える形で見える。この操作で非溶接板の美的外観を得るのは困難である。

【0008】

【課題を解決するための手段】 本発明は、構造の剛性を保証するための、(例えばTIG溶接のような)金属供給を伴う溶接によって接合される車台の梁材と、屋根の骨材と側面の骨組みについては、ステンレス鋼製の厚

手の形材を使用し、側面の外装については、シール溶接によって生ずる被せ板の変形を制限するために、できる限り小さな面積について、得て済むステンレス鋼板を使用することによって、この問題を解決しうる。

【0009】これは、厚い形材が、露出金属表面の少なからぬ部分を被覆するように覆われていない場合に可能である。

【0010】従って、本発明はステンレス鋼製の鉄道車体を目的とし、以下、- 車台の梁材と屋根の骨材とがステンレス鋼製であり、車体の全長を通じて連続する形材から成り、覆われていないこと、- 側面の外装が、滑らかで、前記形材の厚さに対して薄いステンレス鋼板を含み、前記鋼板は、その面積ができるだけ小さくなるように、梁材及び屋根の骨材の縁に連続シール溶接によって設置されることを特徴とする。

【0011】側面は、好都合にも、車台の梁材及び屋根の骨材と比べて後述しうる。このために、前記形材の形成面以外に実施される溶接を容易にし制限することができる。

【0012】好都合にも、車体のガラス窓と梁材との間及びガラス窓と屋根の骨材との間から被せ板を除去することができる。このために、被せ板の面積を最小限にし、シール溶接を制限することができる。

【0013】側面の骨組の形材は接合が交点形成するために、これらの形材に共通な平面を得るためには、接合点の高さで陥入し切面せらるる (être encastrés et découpez)。このために、溶接面を持つ被せ板 (soudures cote toles d'habillage) の研削を制限し、工場における形材の端づけ加工 (usinage d'acostage) を廃止し、組み立て時の調整を避けることができる。

【0014】好都合なことに、梁材、屋根の骨材、側面の骨組み及び車台の形材は、すみ内部接合によって金属供給しながら接合される。この溶接は、衝突の際の構造に、より大きな剛性を与える。

【0015】被せ板は、(変形を最小限にするために最も発生エネルギーの少ない) 抵抗スポット溶接、つまり窓と戸の両面に対する金属供給を伴う重ね溶接と、被せ板と梁材との間及び被せ板と屋根の骨材との間に対しては抵抗結合を促進するシール連続溶接とによって非固定実施例を示す。溶接面に基づく以下の詳細な後述より、本発明及び本発明の他の利点並びに特徴がより十分に理解されるであろう。

【0016】

【実施例】本発明は、2階建ての鉄道車体を対象にするが、本発明は1階建ての車体の場合にも同様に適用される。

【0017】図2は、2階建ての鉄道車体を示す。部分的に外装を除去し、車体の構造を示す透視図である。車体は、横断の剛性を促進するMIG溶接 (Metal Insert Gas) によって接合される厚い形材 (3~5mm) の構造

物から構成される。正面の被せ板は構造上ほとんどエネルギーを発生しないために、(ほとんど変形を誘導しない) 抵抗スポット溶接によって、又は、後述の理由箇所においてはTIGエボット法 (Tungsten Insert Gas) によって接合される。重ねMIG溶接 (soudures discontinues par cils MIG) 及び気密性が必要である連続溶接が剛性結合 (liaison résistante) を促進する。

【0018】鋼板の面積は、剛性構造を覆わずに預しておくため減少された。梁材2及び屋根の骨材3は、覆われていない。窓の面積は下部の窓4と梁材2との底及び上部の窓5と屋根の骨材3との間の隙間を封鎖したために拡大された。このような配置によって質量を低減し、鋼板の周囲に変形を生じさせる連続シール溶接を最大限に回避することができる。

【0019】車体の側面は、平面鋼板6、7、8、9を含む。入口ドア10の間では、鋼板面積が上部窓5と下部窓4との間及び窓5と窓4に制限される。鋼板は、MIG溶接によって接合され、折りたたまれ、ローラーをかけた厚い形材から成る構造上に、抵抗スポット溶接及び重ねMIG溶接によって連続される。

【0020】各梁材2は好都合にも車体の全長を通じて一部品から成るために、応力に対する良好な強度が持たせられる。車台は、MIG溶接により接合された形材から成る要素-連結棒11、側面材12及び屋根材13によって構成される。

【0021】剛性を最適化し最終的結合の前に必要な部分結合を得るためには、車台は本実施例の場合、七つのモジュール (modules) から構成される。車台の二つの端部14は高い剛性限界を持つ鋼材から構成されうる。中央プラットフォーム15、二つのアール (alignures) 16及び二つの梁材2はステンレス鋼製である。

【0022】車台の最終的結合は、横断するよう配置された山形鋼17によって実施される。

【0023】これらの山形鋼は車台の縦方向と垂直方向の調整を容易にしうる。

【0024】それから端部14、中央プラットフォーム15及び二つのアール16から成る結合体は、梁材2に囲まれ、その梁材2が車体の全長を通じて連続しているために、圧縮及び垂直負荷に対するよりよい剛性が可能とされる。結合はガセット板及び結合板によって実施される。

【0025】側面の骨組みは支柱18とオメガ型断面を持つ横梁19によって構成され、MIG溶接によって互いに結合される。支柱18及び横梁19はまた、梁材2及び屋根の骨材にMIG溶接によって設置される。

【0026】各梁材2はローラーをかけた (galette) 4mmの厚さの形材から成り、内部は、車台の横ばりと、側面の支柱と、天井の曲面の連続性を促進し管状の梁が構成されるように大きな平板と強めとによって二重にされている。

5

【0027】戸は梁材上に溶接された支柱21によって仕切られ、形材22によって屋根の骨材に連結される。支柱21と形材22との間の角はMIG溶接によって溶接され、側面の骨組みを補強する角部材(clement d'angle)によって丸くされる。

【0028】屋根の骨組みは、MIG溶接によって屋根の骨材3に接合される曲線形材24によって構成される。

【0029】屋根の鋼板26は、例えば、7本の湾形鋼材の骨から成り、各鋼板間は、シーム抵抗溶接(soudure résistante à la molette)によって溶接され、2-スポット溶接(soudure bi-points)によって屋根の骨組みに溶接されるので、屋根の鋼板操作は困難ではないと考えられる。(non-travaillable)

車体の端部では、管状の側面形材27及び断面形材28から成る水平な骨組みによって降客物のない屋根(balustrade)となっている。

【0030】車体の端は、封鎖実用の管状支柱30によって補強されており、端部鋼材31及び屋根の骨材3にかかる。

【0031】外面鋼板と側面の鋼板との関係は、図われずに残っている梁材及び屋根の骨材と比べて側面鋼板が後述していることによって最適とされる。この後述は約15mmである。これによって平面上の変化によって、縦方向の溶接の可視部分を制限しうる。この後述が好都合にも鋼板の外面において支柱18を溶接を可能にするため、支柱を特別に加工することを回避しうる。

【0032】図3及び図4は、前記側面鋼板が梁材と比べて後述していることを示す。図3では、梁材2の横断面図で示される。支柱18は、車体の内部に設置されたMIG型の溶接部32によって梁材上に後述するように溶接される。例えば、図1及び2の6のような梁材2上の鋼板の溶接は、梁材と比べて後述して設置された連続MIG溶接部34によって実施される。

【0033】図1及び2の形材18及び19のような側面の骨組み形材は、それらの合流点において接合点を形成する。前記骨組みの形材はそれらに共有の平面であり、鋼板を取りつける面となる平面を有するように接合点の高さで陥入し切断される。このような実施方法によって溶接面を持つ鋼板の研磨を制限し、及び工場における形材間の接づけ加工(usinage d'accolement)を防止することができる。形材の深さが異なるために、接合時に溶接部を鋼板外に移し、成形を制限し得ると共に、折り曲げ領域(ayons de pliage)内で接づけのための叩き作業(grues d'accolement)を除去し得る。このことは形材18の断面及び上から見た形材19を示す図5によって示されている。

【0034】形材18は形材19より深くない。形材19は、接合点において中断される。その真部20は、この接合点の高さで陥入し、鋼板5の背後に後述する。

【0035】MIG溶接41、42、43及び44が鋼板外において実施され、前記二つの形材の接合を保護する。この

6

ような方法で形材を配置することによって、形材18及び形材19上に設定されうる鋼板8の設定のために平らな面が供給される。

【0036】湾形形材の鋼板の変形を制限し、鋼板間の面及び端部の部分接合を得るために、強めとして働く湾形形材によって鋼板要素を補強することができる。このステンレス鋼製の湾形形材は、目に見える溶接跡をほとんど残さない2-スポット抵抗溶接(soudure résistante bi-points)によって鋼板に設置されうる。図6は、湾形形材37によって、車体の内表面上に後述された鋼板要素36を示す。同様に、鋼板要素36が設置される車体の抵抗構造の二つの形材38及び39が示された。補強によって、車体上で実施される窓の端の鋼板の引き伸ばし操作を阻止しうる。車体の端部では、鋼板を引き伸ばすことが不可能なので、湾形鋼板の使用が不可欠である。

【0037】ガラス窓の周辺の気密性は、窓の結合によって保証されることが図7に示されており、ここで、鋼板8のヘリが溶接点29によって側面の横ばり19の上に溶接されることがわかる。

【0038】重なりMIG溶接による鋼板溶接48が鋼板8のシンキング(chant)と横ばり19との間に実施される。窓のガラス47は窓の接合部49によって、側面の骨組の上、特に横ばり19の上に維持される。この接合部の設置前に気密な接着樹脂製のひも46が、横ばり19上の鋼板8のヘリの溶接部48が除去された所に設置された。

【0039】窓の接合部49は鋼板8上にあり、スポット抵抗溶接を施しうる支えリップ(lèvre d'appui)49を有する。接合部49の弾性材料に差し込まれた結合栓(cle de joint)が、一方ではガラス47上において他方では横ばり19及び鋼板8において正しい接合圧力を保証する。

【0040】総じて、車体の表面は、溶接を酸洗し、鋼板に均質な外観を与えるために従来の技術による表面処理が施される。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明による2階建ての鉄道車体を示す。

【図2】側面上への鋼板固定を示す図1の車体の部分図。

【図3】本発明による鉄道車体の剛性構造の詳細図。

【図4】図3のIV-IV間の断面図。

【図5】側面形材の接合点を示す。

【図6】湾形材により補強された鋼板の要素を示す。

【図7】ガラス窓の組み立て詳細を示す。

【符号の説明】

2 梁材

3 屋根の骨材

4 上部窓ガラス

5 下部窓ガラス

6, 7, 8, 9 ステンレス鋼板

14, 15, 16 円筒部分

50

(5)

特開平6-156272

7

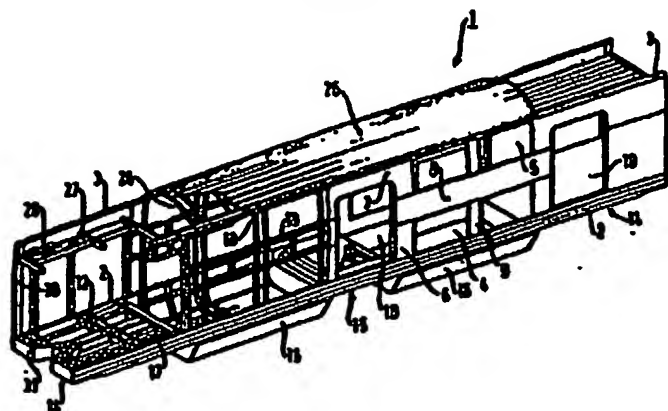
8

18, 19 形材
35 被せ板

37 通形材

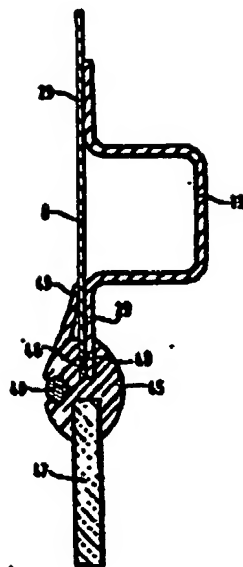
【図1】

FIG.1



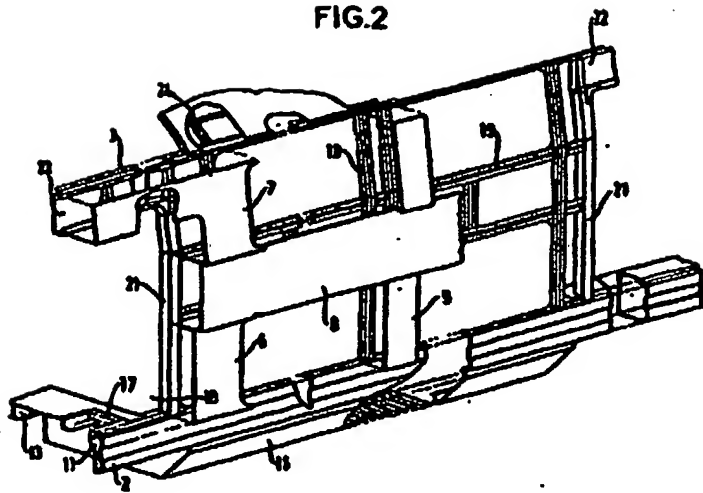
【図7】

FIG.7



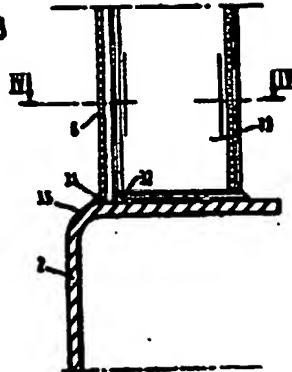
【図2】

FIG.2



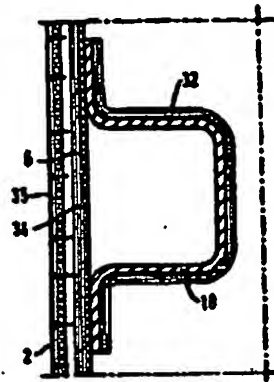
【図3】

FIG.3



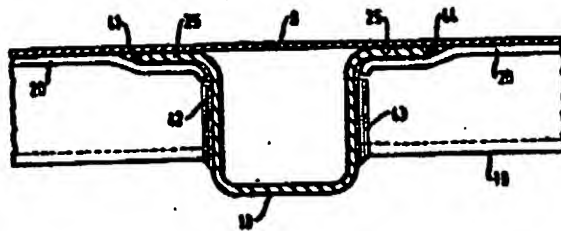
【図4】

FIG.4



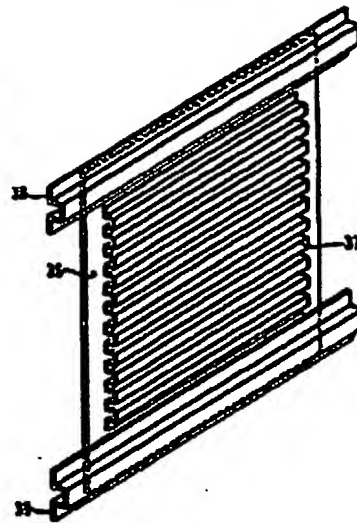
【図5】

FIG.5



【図6】

FIG.6



フロントページの図

(72)発明者 マックス・ロメ
フランス国、99990・レム、リュ・アッシ
ユ・デュール、レジダンス・モダール・7

(72)発明者 ミシエル・ベルケ
フランス国、99770・マルリー、リュ・ド
ユ・デイズヌフ・マルス・ミルヌフサンス
ワサントドゥー・99

First Hit Previous Doc Next Doc Go to Doc#
End of Result Set



L4: Entry 1 of 1

File: JPAB

Jun 3, 1994

PUB-NO: JP406156272A
DOCUMENT-IDENTIFIER: JP 06156272 A
TITLE: RAIL VEHICLE BODY MADE OF STAINLESS STEEL

PUBN-DATE: June 3, 1994

INVENTOR-INFORMATION:

NAME

COUNTRY

TIEBERGHEN, PHILIPPE

RAMEZ, FERNAND

LHOMMET, MAX

BERQUET, MICHEL

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME

COUNTRY

GEC ALSTHOM TRANSPORT SA

APPL-NO: JP05157918

APPL-DATE: June 3, 1993

PRIORITY-DATA: 1992FR-06734 (June 3, 1992)

US-CL-CURRENT: 105/401

INT-CL (IPC): B61D 17/04

ABSTRACT:

PURPOSE: To enhance an external appearance and lighten by a method wherein a length member of a chassis and a batten of a roof are made of stainless steel, and are formed of a form material continuing through the entire length of the chassis, and are not covered, and an enclosure on a side face is smooth, and is made of the stainless steel thinner than the form material, and the area is as small as possible, and the enclosure is continuously seal-welded to the length member and batten of the roof.

CONSTITUTION: A length member 2 of a chassis and a batten 3 of a roof are made of stainless steel, and are not covered, respectively. Namely, a steel material between a lower window 4 and the length member 2, and between an upper window 5 and batten 3 is excluded. Furthermore, the chassis is constituted by thick form materials 18, 19, a transverse material 12, a longitudinal material, and a connection rod all over the length, and is MIG-welded. A side face of the chassis is smooth, and is constituted by stainless steel plates 6 to 9 thinner than the form materials 12, 18, 19, etc., and also the area is as small as possible, and the side face is continuously seal-welded to the length member 2 and the batten 3.

COPYRIGHT: (C)1994,JPO